

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA**

**OPERADORES LOGÍSTICOS COMO ESTRATEGIAS PARA LA  
COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO INTERNACIONAL EN COLOMBIA**

**LADY VIVIANA ESPINEL HERNANDEZ**

**ENSAYO**

**Cesar Augusto Bernal Torres.**

**Profesor**

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA**

**FACULTAD CIENCIAS ECONÓMICAS**

**BOGOTÁ D.C. COLOMBIA**

**2014**

## ENSAYO

### OPERADORES LOGÍSTICOS COMO ESTRATEGIAS PARA LA COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO INTERNACIONAL EN COLOMBIA\*

Lady Viviana Espinel Hernández

#### RESUMEN

Este ensayo es un análisis sobre la competitividad de los operadores logísticos en el mundo y en Colombia, con la experiencia y el conocimiento de cada uno de ellos permite garantizar una operación integral de origen a destino, la apertura de comercio internacional hace indispensable un operador logístico para brindarle apoyo a los importadores y exportadores en su cadena de suministro, en el documento se desarrolla un análisis del surgimiento del concepto de operador logístico, como es su desarrollo en China, América Latina y el caso Colombia, el análisis en el caso Colombia es más profundo se desataca cifras, impacto en el PIB y como favorece el comercio internacional el conocimiento y experiencia de estas empresas que intervienen para agilizar los procesos y brindar eficiencia y competitividad en los mercados tanto nacionales como internacionales, se busca identificar ventajas positivas y negativas del ejercicio desempeñado de los operadores en las economías nacionales.

**Palabras Claves:** Operador Logístico, competitividad, eficiencia, servicio, optimización de los recursos.

#### ABSTRACT

This essay is an analysis of the competitiveness of logistics operators in the world and in Colombia, with the experience and knowledge of each ensures an integral operation from origin to destination, opening international trade logistics operator makes an essential for support to importers and exporters in their supply chain, the paper analyzes the emergence of the concept of logistics operator develops, as is its development in China, Latin America and the case Colombia, the analysis for Colombia is deeper figures, GDP impact desataca as favors international trade knowledge and experience of these companies involved to streamline processes and provide efficiency and competitiveness in both domestic and international markets, seeks to identify positive and negative benefits of exercise played operators in national economies.

**Key words:** Logistic Operator, competitiveness, efficiency, service, value for money

---

\* Trabajo de grado para optar por el título de Especialista en Gerencia de Comercio Internacional.

## INTRODUCCION

Un operador logístico es quien desarrolla a cabalidad los servicios de planificación, implantación y control eficiente de la cadena de suministro, de igual manera garantiza los servicios que llevan consigo procesos desde el punto de origen hasta el cliente final en busca de un único objetivo que es lograr la satisfacción del cliente, la importancia de la subcontratación con un operador es que permite a las empresas enfocarse en el desarrollo de visión, misión y objetivos designando el proceso de la logística a empresas expertas en el tema con experiencia y conocimiento, esto permite a las compañías no perder la visión de su negocio y dejar a un lado estas actividades que generan demoras y por omisión errores y costos no contemplados.

El manejo de un operador parte desde el aprovisionamiento, transporte, agenciamiento, almacenaje, distribución y demás procesos que garantizan un proceso logístico integral como: etiquetado, picking, packing y distribución, no es solo la empresa que maneja mercancía de origen a destino, hay un valor agregado a la gestión para lograr una operación integral donde con los conocimientos que se tengan brindarle al cliente soluciones eficientes.

El objetivo como tal del documento es dar a conocer por medio de las investigaciones realizadas que efectivamente de la competitividad de un operador logístico depende el comercio exterior en Colombia y el resto del mundo, pero valga aclarar que depende de su experiencia y conocimiento para solucionar y generar estrategias que permitan garantizar la efectividad en un proceso de coordinación logística de origen a destino, analizar la importancia en el comercio global donde el conocimiento frente a los procesos que intervienen en una cadena de suministro son de gran ayuda para esas grandes y pequeñas empresas que buscan asesorías para llevar sus productos algún lugar del mundo y beneficiarse de los productos de algún país que hará parte de su producción o desarrollo de la misma (maquinaria y equipos).

Se lleva a la conclusión que si el Estado estableciera un ente regulador de los operadores logísticos estos podrían garantizar mayor eficiencia a los clientes muchas empresas se constituyen como operadores con falta de experiencia y esto en parte perjudica el comercio puesto desvirtúa el concepto y labor, las empresas que brindan este servicio han tenido que ajustarse a un mercado global bastante exigente en el que deben garantizar eficiencia y competitividad en todos los servicios brindados por medio de la cadena integrada de logística, el mundo está cada vez más globalizado la balanza de pagos de un país se mueve por el flujo de

importaciones y exportaciones por eso es vital que el operador no solo se enfoque en conocer como funciona su negocio sino cómo se desarrolla el de su cliente para así establecer estrategias que sirvan para brindar soluciones que es lo que realmente busca un cliente cuando busca este tipo de servicios, “soluciones a sus problemas”.

Para el desarrollo de este ensayo se tomó información de entidades que hacen parte de la logística en el comercio internacional como: Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional- FITAC, LEGISCOMEX, Consejo Privado de Competitividad, Normas del Consejo de la Dirección Logística, Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe – ALACAT, Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Shanghai, Banco Mundial, Inter-American Development Bank - IDB y algunos actores que se referencian documento abajo.

Es fundamental entrar analizar aparte de los documentos de estudios acerca del tema publicaciones en revistas y entrevistas, muchos puntos clave de este tema se desarrollan a profundidad en eventos del tiempo donde solo las revistas se encargan de plasmarlos por eso algunos temas se tuvieron en cuenta para el desarrollo de este ensayo.

## IMPORTANCIA DE LOS OPERADORES LOGÍSTICOS

Los operadores logísticos son importantes para el desarrollo de las operaciones de comercio internacional porque permiten a las empresas desligarse de procesos que no hacen parte de su objeto, misión y visión, según Gallardo (2005) el aumento en la competitividad mundial en los últimos 35 años lograron generar en los modelos de negocio nuevos planteamientos en cuando a desarrollos logísticos, partiendo de concentrarse en su “ Core Business” y dedicar todas las actividades de transporte, almacenamiento, manipulación y demás que comprenden la cadena de suministro a empresas expertas en estas operaciones, que garanticen eficiencia y competitividad en el desarrollo de estos procesos en el menor tiempo posible, separar estas actividades inherentes de la cadena de suministro permite concentrarse en el objetivo para el cual fue creada la compañía.

Por lo anterior, se puede determinar que utilizar un operador logístico permite optimizar el desempeño de las empresas, reducir considerablemente los costos, favorecer el desarrollo de los procesos y mejorar toda actividad organizacional; dando una solución efectiva llevando un producto de origen a destino en el menor tiempo posible y a los costos más bajos.

*“La logística es aquella parte de la gestión de la cadena de abastecimiento que planifica, implementa y controla el flujo hacia atrás y adelante y el almacenamiento eficaz y eficiente de los bienes, servicios e información relacionada desde el punto de origen al punto de consumo con el objetivo de satisfacer los requerimientos de los consumidores”. (Vallejo, Cortes y Olaya, 2010, p. 170)*

La mayoría de las empresas consideran la logística como un factor importante para aumentar los estándares de calidad, las operaciones logísticas han dejado de ser un simple traslado de mercancías para convertirse en algo más especializado en Almacenamiento o entregas just-in.time siendo estos nuevos conceptos fundamentales en el comercio internacional, el aumento de las importaciones y exportaciones mundiales han permitido centralizar esta labor en empresas expertas en el tema que saben hacer su trabajo (Martinez, 2010).

Es importante aclarar que los operadores logístico, Según Resa (2014), son empresas que desarrollan por solicitud de sus clientes procesos que componen la cadena de suministro tales como: aprovisionamiento, transporte, agenciamiento, almacenaje, distribución y demás procesos que garantizan un proceso logístico

integral, el operador es quien organiza, gestiona y controla los anteriores procesos utilizando para tal fin sus infraestructuras físicas y tecnológicas.

Por otro lado, Aguilar (2001), define que un operador logístico es aquella empresa que lleva a cabo el desarrollo de la planificación, implantación y control eficiente de la cadena de suministro, así como todos los servicios e información asociados desde el punto de origen hasta el cliente final, apuntándole al único objetivo que es satisfacer los requerimientos del cliente, estos dos conceptos son precedidos por la apertura económica y el auge en los acuerdos comerciales entre los diferentes países, donde se puede identificar que el operador logístico no es solo una empresa que maneja mercancía de origen a destino, hay un valor agregado a la gestión para lograr una operación integral donde con los conocimientos que se tengan brindarán al cliente soluciones eficientes frente a sus diferentes procesos que conforman la cadena de suministro.

Una cadena de suministro (Supply Chain Management; SCM), está integrada por aquellas empresas involucradas de manera directa e indirecta en las operaciones logística de un cliente de origen a destino buscando satisfacer los requerimientos presentados. Esta cadena incluye desde el fabricante, proveedor, transportistas, almacenistas, vendedores al detalle hasta el cliente final. El objetivo final es maximizar el valor total generado, siendo este la diferencia entre los ingresos generados por el cliente y el costo total de la cadena de suministro (Chopra y Meindl, 2008).

Según Jiménez y Hernández (2002), el desequilibrio en la distribución industrial territorial, desde el punto de vista de la logística y el transporte, genera costos logísticos más altos, altera las condiciones del espacio y reduce la competitividad del territorio, por tal motivo se dio paso a la cadena de suministro, la cual está orientada hacia la reducción de los efectos negativos en la toma de decisiones en cuanto a los procesos involucrados.

Las cadenas logísticas de suministro se han convertido en un novedoso sistema de redes de gestión de flujos físicos que facilitan los procesos logísticos dando como resultado final la satisfacción del cliente y por ende el aumento al consumo y disposición a tiempo de las mercancías, coordinando desde la producción hasta la distribución.

Los operadores logísticos en el mundo son contratados con el fin de reducir costos en las actividades logísticas que permitan reducir el precio final del bien y competir en el mercado, incrementar la productividad y los niveles de servicio por medio de la eficiencia y calidad en el desarrollo operativo, mayor flexibilidad ante las

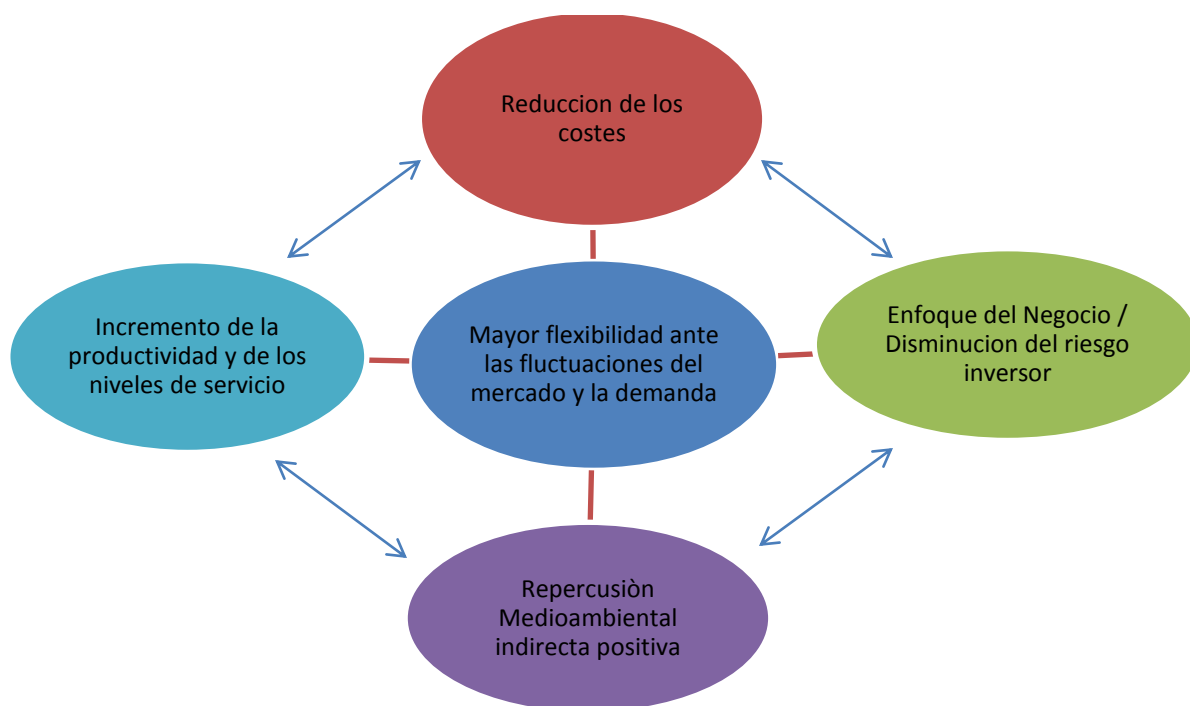
fluctuaciones del mercado, la demanda y el enfoque del negocio dejando a un lado esas actividades que no son “core business” de la empresa a cargo de especialistas en el manejo logístico con conocimiento en el tema, un operador logístico también es conocido con sus siglas 3PL (Third Party Logistics), que significa Logística de terceros.

Las empresas incurren en la subcontratación de las actividades que son poco eficientes y que les permite mejorar el desarrollo de su misión empresarial, enfocando todo su esfuerzo y dedicación al cliente mejorando sus cuentas de resultado y aumentando la competitividad a largo plazo, por consiguiente se puede definir la subcontratación logística como una conversión de coste fijo (inversión) en un costo variable (gasto), según García y Prieto, (2008).

En relación al párrafo anterior se puede inferir que la tendencia del mercado se concentra en contratar estos servicios que prestan los operadores logísticos especializados, con el fin de optimizar el flujo y mitigar el riesgo para el cliente, realizar todo lo inherente a la operación para garantizar un servicio integral.

En la siguiente grafica se analizan los principales objetivos a los cuales pretende llegar una empresa cuando decide contratar los servicios de un operador logístico:

**Grafico 1. Objetivos que se pretender lograr a través de la subcontratación.**



**Fuente: García y Prieto, (2008).**

**Elaboración Propia tomada de La subcontratación de Servicios Logísticos**

Los objetivos arriba mencionados traen consigo los siguientes aspectos relevantes: la actividad logística permite disminuir el costo del producto, incrementar los niveles de eficiencia y calidad a través de la experiencia del operador, adaptación a los cambios operacionales, mayor conocimiento frente al desarrollo de las actividades de las empresas “core business”, aprovechamiento de los costos logísticos y logística inversa.

De igual manera como se presentan aspectos positivos frente a la contratación de operadores logísticos también hay aspectos negativos entre los cuales se evidencian los siguientes: La etapa de decisión inicial, proceso mediante el cual la empresa hace análisis para tomar la decisión de cuál es su mejor operador para contratar y mientras toma esta decisión puede incurrir en errores; El incorrecto desarrollo y la gestión de las operaciones, se debe a la falta de coordinación del cliente y el operador logístico, es importante que hay un flujo de información claro e instrucciones concretas para mitigar los errores y fallas; Relaciones entre el cliente y el operador logístico, este aspecto es fundamental puesto que debe prevalecer la confianza entre las dos partes para que la información sea más completa, según García y Prieto, (2008).

*“Una encuesta realizada en este año de Logística, revelo que transportadores y 3PL continúan con relaciones exitosas ofreciendo nuevas e innovadoras maneras de mejorar la eficacia de la logística siendo suficientemente ágiles y flexibles a las necesidades futuras de negocio y futuros retos” según un estudio realizado por International Warehouse Logistics Asociation. (Traducción propia).*

Los operadores logísticos surgen tras la apertura económica dada en los 90, durante el gobierno de Virgilio Barco (1986-1990), que incentivo la producción exportando a un bajo costo siendo más competitivos en mercados externos y aumentando las importaciones en bienes de capital e insumos para procesos de producción dando un giro total en la economía colombiana mejorando el bienestar de la población. El modelo que precede la Apertura Económica de la década de los 90, combina una estrategia de sustitución de importaciones y protección a la industria nacional, con una estrategia de promoción de exportaciones, lo que significa para Colombia obtener mayor tecnología que favorecerá la innovación, la productividad y nuevas oportunidades de exportar ampliando sus relaciones comerciales con otros países y atrayendo mayor inversión al país (Pineda, 2014).

Afirma Gallardo (2005) que no existían empresas con servicios integrados de almacenamiento y transporte en el mercado para hacer outsourcing, las empresas



en su nómina tenían personal que se encargaba de estas actividades por miedo a trasladar a un tercero procesos tan primordiales y sensibles, por tal motivo muchas empresas tomaron la decisión de constituir compañías prestadoras de servicios traspasando las propiedades a sus empleados y posicionando esas empresas para competir en el mercado, dando origen al concepto de “operadores logísticos”.

Cabe resaltar que el surgimiento de un operador logístico trajo nuevos paradigmas al entorno del comercio internacional del mundo, tanto así que se generó una nueva percepción tanto para los importadores y exportadores que no tenían conocimiento exacto de como beneficiarse de la compra de productos de otro país o como posicionar los suyos en el exterior, por ello los operadores juegan un papel fundamental en el comercio puesto que su conocimiento y especialización permite llegar hasta cualquier parte del mundo, por medio de agentes que garantizan procesos integrales cambiando de tal manera los negocios dando paso a una nueva economía, nuevas industrias e incluso nuevas teorías de eficiencia y competitividad.

Los operadores logísticos son empresas que dentro de su portafolio de servicios cuentan con todo el servicio para garantizar una operación de origen a destino o subcontratan algunas empresas que les permite garantizar un resultado final exitoso, se pueden considerar como operadores logísticos según la Universidad ICESI: operadores de transporte por carretera, Courier, operadores de transporte multimodal, agentes de carga internacional y operadores de logística integral, quienes brindan servicios de Almacenamiento, Transporte, Agenciamiento Aduanero, reembalaje, etiquetado, envasado y demás actividades del proceso que tendrá como fin poner a disposición del cliente final el bien o servicio.

En el caso colombiano, afirma Vallejo, et al, (2010) que los operadores logísticos diseñan y gestionan un sistema que es capaz de proveer y optimizar recursos e información a los procesos de una organización para hacerla más competitiva y satisfacer las necesidades de la sociedad. Se deduce que en la logística se incluyen funciones de gestión y diseño para optimizar los recursos y hacer más competitivo el sistema en general.

En Colombia la infraestructura es deficiente no permite que se pueda agilizar los procesos desarrollados por los operadores a causa de las olas invernales, cierres viales, delincuencia y demás factores, Según Omar González Pardo, en su entrevista ante portafolio, se puede decir que las empresas logísticas que operan en Colombia manejan estándares mundiales. Los logísticos colombianos son personajes de talla internacional, que a pesar de todos los retos que afrontan,

nunca se han enfrentado a desabastecimientos en zonas apartadas del país como Leticia, Ipiales o Riohacha.

Es importante destacar que los operadores logísticos partieron de la evolución del negocio del transporte de mercancías, esta figura aún no ha sido regulada y controlada por un ente institucional aunque en algunos casos existe una relación entre los agentes de carga y los operadores logísticos estos dos conceptos se suelen interpretar de la misma forma aunque no son lo mismo, los operadores cada vez cobran mayor importancia tanto en el contexto nacional como internacional acogiéndose a la reglamentación de cada país (Franco, J., 2012).

### **Operadores Logísticos en China, América Latina y en Colombia**

El crecimiento considerable del sector logístico en China ofrece posibilidades a las empresas en cuanto a eficiencia y servicio, la logística y el transporte se mantienen en China como uno de los principales retos para las compañías que operan en el país, este sector aún no se encuentra suficientemente desarrollado y sin contar que hay factores externos que negativamente impactan el desarrollo del objeto del mismo, entre ellos el tamaño del país, volumen de carga que sale e ingresa por cada puerto, bajo desarrollo de infraestructuras que hacen que sea más complicada que en otros lugares como Estados Unidos, Europa, Suramérica (Martínez, 2010).

Afirma Martínez (2010), que la liberalización del sector logístico está permitiendo a las compañías extranjeras establecerse en el mercado chino como jugadoras en el comercio internacional; su interés parte de los esfuerzos centrados en el transporte internacional por vía marítima; se busca conectar a China con todos los continentes porque es el mercado que invade todo el mundo y de su logística depende el aumento en las exportaciones e importaciones impactando positivamente la Balanza de pagos. Es importante resaltar la gestión en el 2007 de la empresa DHL, la cual empezó a desarrollar activamente una red nacional para después comprar a su socio chino su participación en la Joint Venture que compartían y otras compañías, como FedEx o UPS, están también expandiendo sus operaciones en China garantizando operaciones logísticas de origen a destino.

*“El coste total de la logística en china (conforme a los datos ofrecidos por la China Federation of Logistics & Purchasing) alcanzó los 5.8 billones de € en 2008, gracias a un crecimiento interanual del 16,2%, lo que supone un*

*18,1% del PIB. Esto implica una ligera mejora respecto a dicho ratio en 2.007, que ascendía al 18,4%, pero sin embargo, sigue siendo casi el doble que el ratio observado en la mayoría de países desarrollados, lo que implica que la eficiencia del sector logístico en China aún debe ser considerablemente mejorada” afirma Martínez (2010).*

En China las empresas extranjeras se han enfocado en invertir especialmente en tres sectores de la logística: los envíos express a nivel internacional, el envío marítimo de mercancías a todo el mundo y los servicios especializados en sectores específicos especialmente la electrónica porque China es considerado la “*Fabrica del mundo*”; no obstante el transporte de las mercancías sigue siendo una problemática que afecta la eficiencia, costos y productividad en las empresas chinas, las mercancías circulan con demasiada lentitud el traslado de las fabricas a los puertos es muy demorado, el costo del transporte interno es elevado lo que dificulta enormemente las operaciones y encarece los productos.

Los operadores logísticos en América Latina han experimentado un notable crecimiento debido al aumento del tráfico de contenedores manipulados con el desarrollo y expansión de los acuerdos comerciales entre los países latinoamericanos por lo que ha generado la explotación de la infraestructura portuaria de los países, el flujo de exportaciones se ve concentrado en los bienes primarios como los productos agrícolas y mineros, es fundamental el desarrollo de las instalaciones portuarias para que el desarrollo de la operación logística de como resultado la competitividad internacional. Este nuevo enfoque en el que las economías latinoamericanas amplían su visión a la inversión del mejoramiento portuario y aéreo para mejorar su eficiencia permitiría a largo plazo mejorar la capacidad logística de carga para importación y exportación de cada país (Inter-American Development Bank, 2012).

Cabe resaltar que la eficiencia del operador logístico depende de la infraestructura aeroportuaria de cada país, vías para transitar, agilidad de los entes reguladores de las operaciones de comercio exterior, plataformas logísticas y demás actores involucrados en el proceso, aunque en algunos casos aspectos tan irrelevantes como protestas en las vías retrasan una operación por demoras en tránsito que se traducen a pérdidas de reservas en los buques e incumplimientos en la entrega de la mercancía al cliente final, el buen desarrollo de la gestión logística es el impulsador de la competitividad del comercio internacional de América Latina.

Los operadores logísticos en la región latinoamericana buscan satisfacer las necesidades que lleva consigo el desarrollo de la cadena de abastecimiento por medio a través de la subcontratación y las perspectivas de evolución de este sector en crecimiento, la relación que existe entre cliente-proveedor de servicios logísticos se genera por la necesidad de la competencia en los mercados globales, disminuir los costos logísticos para lograr una mayor representación, entre otros factores comerciales que convierten la tercerización logística en una compleja y delicada actividad que requiere de atención y suma dedicación, puesto que el mínimo error puede generar caos en las operaciones y pérdidas exageradas.

Afirma, Inter-American Development Bank (2012), en un estudio realizado hace algunos años de los operadores logísticos que tan solo algunos países latinoamericanos cuentan con un desarrollo en su operación logística como: Estados Unidos y Canadá, la operación más subcontratada con las naciones de primer mundo son los servicios básicos de transporte y almacenamiento permitiendo así coordinar las áreas de producción, comercialización y distribución.

*Actualmente, las actividades tercerizadas con mayor frecuencia en la región son transportación de salida (89%) y entrada (68%); despacho aduanal (68%); corretaje aduanal (57%) y almacenamiento (51%); mientras que las menos usuales son ensamble de productos y manufactura (5%); posesión de inventarios (8%); financiamiento (8%) y marcaje, etiquetado y empaque de productos (11%) Inter-American Development Bank (2012).*

El mercado Brasileiro logístico mueve entre el 35 y 40 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB), constituido por operadores logísticos, transportistas, almacenes generales, desarrolladores de software, fabricantes de hardware, financieras, aseguradoras, concesionarias, consultoras y otros prestadores de servicios, ABPL (Altamiro Borges Planejamiento & Logística). Fuente: ADM Brasil citado por Inter-American Development Bank (2012).

Según datos de especialistas, aproximadamente cinco millones de dólares de la economía chilena están relacionados con la logística y hasta un 10 por ciento podría ser subcontratado a través de proveedores logísticos. Expotrade Chile citado por Inter-American Development Bank (2012)

De acuerdo a las investigaciones realizadas por Logyca en su centro de estudios, afirma que la logística hoy en día es el motor de desarrollo competitivo de las empresas generando valor agregado al interior de la misma, permite el

mejoramiento continuo en todos los procesos internos generando impacto de cierta forma en la economía nacional, se entienden por actividades fundamentales para alcanzar los niveles deseados en calidad y servicio a menor costo el planear, ejecutar y controlar todas las actividades necesarias para alcanzar los objetivos.

En Colombia la tercerización de servicios logístico presenta una tendencia al crecimiento muchas empresas dependen de un operador logístico para el desarrollo de sus operaciones siendo vital revisar con precisión el operador que se escogerá para manejar las operaciones, aunque es importante tener en cuenta que muchas empresas prefieren especializarse en el manejo de sus mercancías y recurrir a un operador logístico únicamente para contratar servicios de transporte y distribución en bodega.

El concepto de logística ha incentivado a las empresas a capacitar su personal, desarrollar estrategias y enfocarse en esta área para generar valores diferenciadoras con la competencia, actuando en muchos casos como operadores supliendo la necesidad de desarrollar al interior de su compañía servicios especializados de la cadena de abastecimiento para tener mayor controlada su operación, Ejm: Coca-Cola, Colombina, Icoltrans.

De acuerdo con Orjuela, Castro y Suspes (2005). Entre los operadores logísticos más grandes en Colombia se destacan:

- Servientrega: Se enfoca en la línea de transporte de carga y su misión es satisfacer las necesidades de logística y comunicación integral de los clientes.
- Transportadora Colombiana de Carga TCC: Se enfoca en el servicio, satisfacción de necesidades de transporte y distribución de mercancía a nivel nacional.
- Demás empresas como Icoltrans, CCL, Inbocar, Coltrans, Blue Services, DHL Forwarding que brindan servicios integrales de logística para toda la cadena de abastecimiento.

Afirma Orjuela, Castro y Suspes (2005) que los operadores logísticos en Colombia han sido un elemento fundamental para mejorar la competitividad de las empresas alcanzando altos niveles de eficiencia logística en otros países; Decisiones Logyca-Logística y Cadena del Valor apoya a las empresas en cuanto aspectos logísticos ayudando a generar una cultura logística, de igual manera la academia contribuye en la formación de profesionales en el área de logística.

Estudios realizados por LEGISCOMEX analizan que la tendencia mundial a la tercerización de procesos netamente logísticos, se considera como una de las opciones más viables para las empresas que carecen de infraestructura y desean disminuir sus costos operativos mejorando gradualmente la calidad operativa: “Teniendo en cuenta un análisis que se realizó sobre los clientes o usuarios de operadores logísticos, se demostró que alrededor del 40% de las empresas colombianas está tercerizado la operación logística, y un 8% lo ha considerado”; sin embargo es importante resaltar que aunque Colombia hay avanzado en la tercerización de servicios logísticos aún está muy quedada a comparación del mercado americano y europeo.

*“El Gobierno Nacional ha constituido una institucionalidad para apoyar e impulsar iniciativas en búsqueda del aumento de la productividad y competitividad en el país. Con el Decreto 2828 de 2006<sup>2</sup> y el Conpes 3439 de 2006<sup>3</sup> se establecieron los parámetros para la organización del Sistema Nacional de Competitividad (SNC), en donde diferentes actores del sector público y privado coordinan esfuerzos y acciones relacionadas con la competitividad y la productividad del país. Al interior del SNC se creó la Comisión Nacional de Competitividad, como un espacio para diseñar las políticas de competitividad, y se dieron las herramientas para la creación de comités técnicos temáticos que apoyen su labor en la toma de decisiones”* Conpes - Consejo Nacional de Política Económica y Social República de Colombia Departamento Nacional de Planeación, (2008).

El mercado globalizado se genera tras la apertura comercial y el aumento de los tratados y acuerdos comerciales que se intensifican día a día, para lograr un crecimiento sostenido en la economía los países deben mejorar la infraestructura: carreteras, puertos, vías férreas, etc, de los países garantizando un incremento en las importaciones y exportaciones, la logística ofrece oportunidades a las empresas para lograr la competitividad. La optimización de estos procesos es posible y necesaria para reducir estos costos o bien optimizar los recursos (económicos, naturales, y capital humano) para entregar un producto o servicio de calidad al cliente.

El siguiente grafico muestra los corredores de comercio exterior de Colombia más utilizados y sobre los cuales depende un flujo de comercio vital para el país:

**Grafico 2. Principales corredores de comercio exterior**

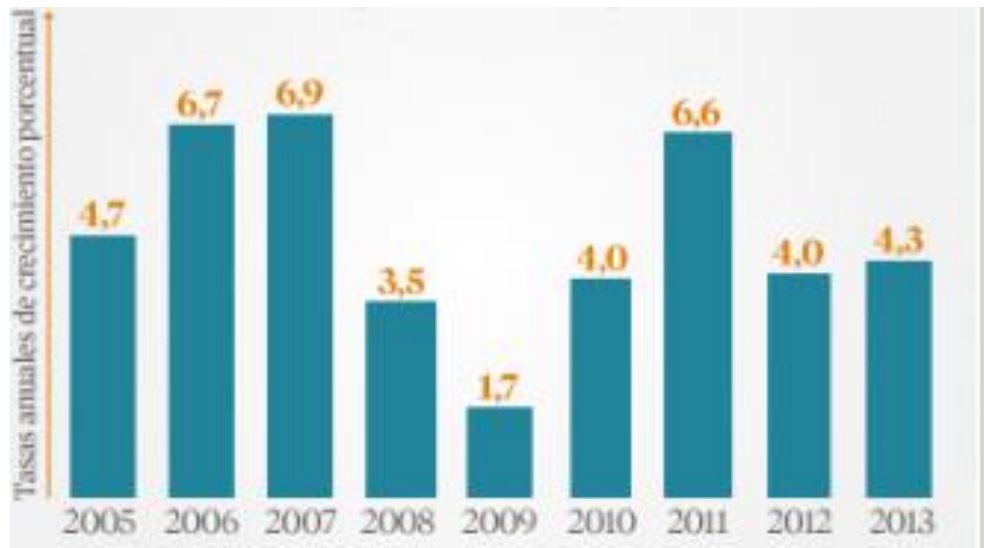


**Fuente: Roda, (2005), citado por Conpes, Consejo Nacional de Política Económica y Social República de Colombia Departamento Nacional de Planeación, (2008)**

Se puede inferir que Colombia en los últimos años ha experimentado fluctuaciones considerables, debido a la firma de los Acuerdos Comerciales (TLC Colombia – Estados Unidos, Unión Europea y Alcance parcial con Venezuela), el comercio exterior colombiano de bienes medido como porcentaje del PIB para el año 2013 tuvo un crecimiento del 4.4 %, (ver grafica 3), mayor productividad en el país y un creciente comercio exterior genera un incremento en el número de toneladas movilizadas tanto a nivel local como con origen o destino internacional, fenómeno que generará impacto directo en la logística nacional, lo cual lo convierte en un factor determinante para la competitividad de la economía colombiana.

### Grafico 3. Variación Anual

(Enero – Diciembre 2005 – 2013)



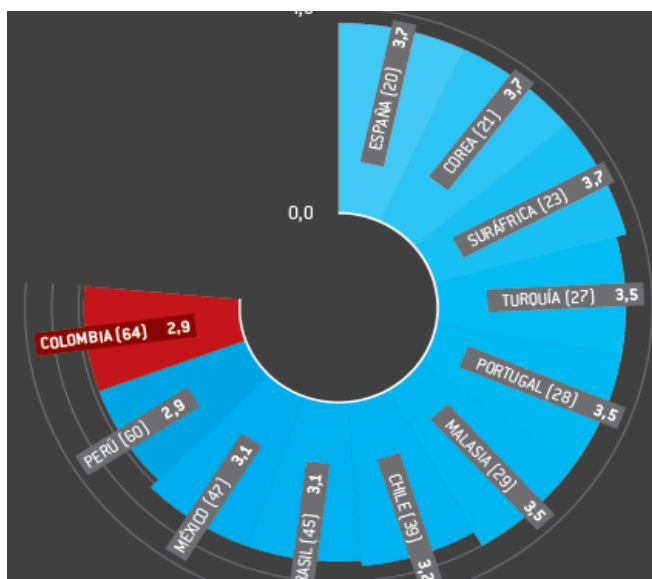
**Fuente:** DANE, citado por Conpes, Consejo Nacional de Política Económica y Social República de Colombia Departamento Nacional de Planeación, (2008)

Colombia ocupa el puesto 82 del ranking de una muestra de 150 países, que al compararlo nuevamente con los países de la región ocupa el penúltimo lugar, ubicándose por debajo del promedio de Suramérica, e incluso de Latinoamérica y el Caribe, esto se debe a la deficiencia en la infraestructura aeroportuaria que afecta al empresario, operador logístico y cliente final, las vías en Colombia no cuentan con capacidad para garantizar un flujo de mercancía, los puertos están colapsados, no se cuenta con sistema férreo, falta de inversión en los lugares de ingreso de mercancía para facilitar el flujo de mercancías optimizando la estructura de costos logísticos y de distribución física.

Colombia cuenta con posicionamiento estratégico comercial a comparación de otros país cuenta con dos océanos Pacífico que permite toda la conexión con el continente asiático y el Atlántico la conexión con el continente Europeo y la cercanía al canal de panamá y aun así ocupa el puesto 64, por la poca inyección de capital del Estado en los puertos de Buenaventura y Cartagena, sin contar que la población en estas ciudades no tiene condiciones favorables de vida carecen de los servicios que suplen las necesidades básicas de todo ser humano, el bajo desempeño es el reflejo de falencias en infraestructura y la debilidad en el diseño de las cadenas logísticas que de cierta manera frenan la competitividad logística en el país



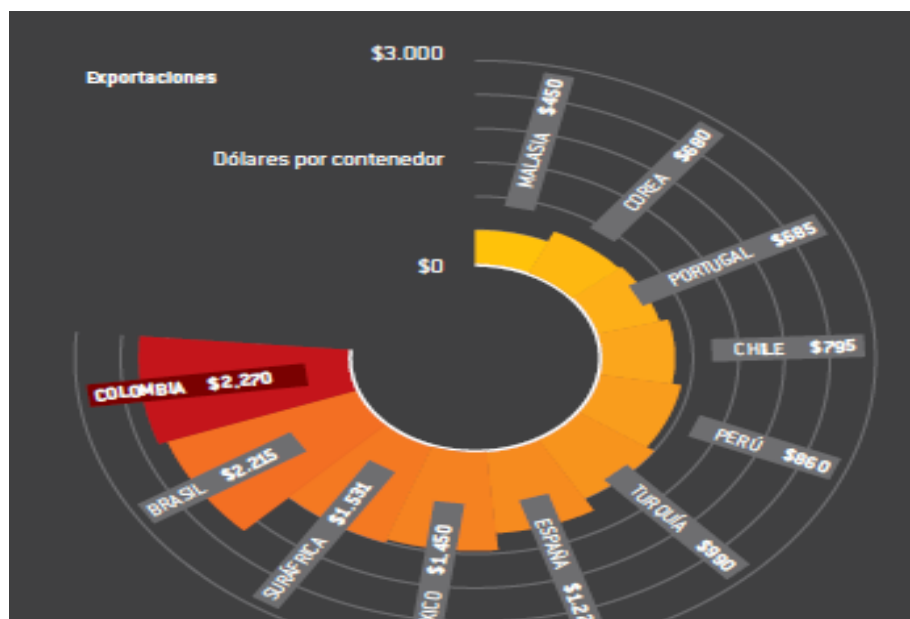
**Grafico 4. Índice de desempeño logístico. 2012**



**Fuente:** Banco Mundial, citado por Conpes, Consejo Nacional de Política Económica y Social República de Colombia Departamento Nacional de Planeación, (2008)

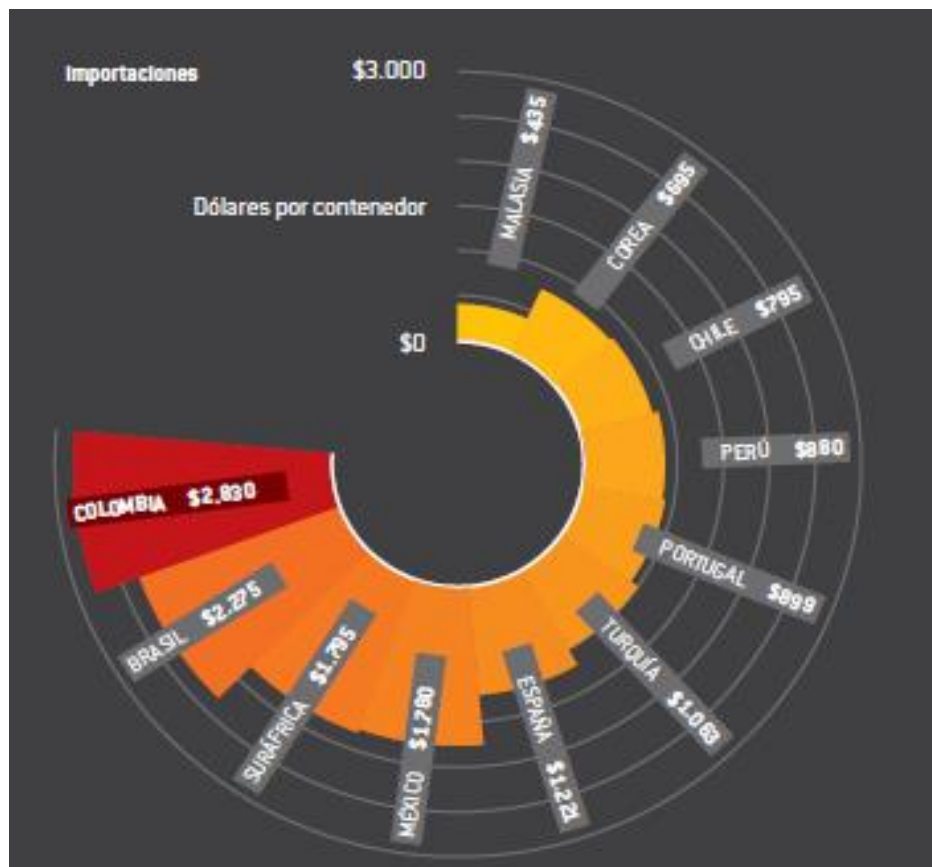
Colombia es uno de los países con mayores costos para importar y exportar un contenedor en relación con otros países, a continuación las gráficas explicativas.

**Grafico 5. Costos de exportar una mercancía (dólares por contenedor).**



**Fuente:** Banco Mundial Doing Business 2012, citado por Conpes, Consejo Nacional de Política Económica y Social República de Colombia Departamento Nacional de Planeación, (2008)

**Grafico 6. Costos de importar una mercancía una mercancía (dólares por contenedor).**



**Fuente:** Banco Mundial Doing Business 2012, citado por Conpes, Consejo Nacional de Política Económica y Social República de Colombia Departamento Nacional de Planeación, (2008)

## CONCLUSIONES

La competitividad del operador Logístico es uno de los temas más importantes para el comercio internacional en todo el mundo, puesto que permite integrar todas las diferentes operaciones de la cadena de suministro en una sola desde el lugar de origen hasta el lugar de destino, todas las empresas que brindan este servicio han tenido que ajustarse a un mercado global bastante exigente en el que deben garantizar eficiencia y competitividad en todos los servicios brindados por medio de la cadena integrada de logística.

Es importante que un operador logístico no sólo se enfoque en conocer de su negocio, de logística y cadenas de abastecimiento, sino que también se preocupe por entender el negocio de cada uno de sus clientes, detalles precisos, características y necesidades particulares, así como las normas que lo rigen para así brindar un mejor servicio.

El crecimiento en los acuerdos comerciales hace que se requiera de un operador logístico especializado, las empresas importadoras y exportadoras que su negocio es comercializar productos o servicios entregan al operador logístico el control de sus operaciones con plena seguridad que esta labor será desarrollada con agilidad a comparación que si ellos directamente intervinieran en ella, por ende es importante la confianza, ya que del éxito de las empresas depende de la labor de los operadores logrando así una ventaja competitiva en la industria llegando a ser un desafío el concepto de comercio internacional.

Este tema ha sido de gran atención y cuidado para las organizaciones promotoras de las importaciones y exportaciones de cada país, que su objetivo es incentivar la posición de producto nacional en otro país y traer bienes que carezcan de producción nacional o que sean vitales para procesos de producción; la Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional – FITAC, se enfocan en brindar todo el apoyo a los operadores y proporcionar toda capacitación que permita lograr una competitividad frente a otros países.

Para los países asiáticos el concepto de operadores logísticos es bien visto puesto que para ellos significa desligarse de todas aquellas actividades que no hacen parte de su “core business” que les quita tiempo que podrían emplear en realizar su labor empresarial a cabalidad, para América Latina es el servicio más subcontratado por la experiencia y conocimiento del mismo, es mejor delegar a los especialistas las labores que las empresas no conocen a profundidad para evitar errores y costos innecesarios y para el caso Colombia es el agilizador de las

operaciones de comercio exterior, la mayoría de las empresas pequeñas se enfocan en delegar toda la coordinación de origen a destino para disminuir costos, tiempo y evitar el desgaste con uno y otro proveedor, por ende el operador logístico es muy subcontratado para el desarrollo de estas operaciones.

La función de los operadores logísticos ha perdido su connotación de experiencia y conocimiento en temas logísticos por la falta de control de un ente que supervise esta clase de empresas, cada vez es más notorio el aumento de empresas que dicen brindar un servicio integral para garantizar una cadena de abastecimiento eficiente, cualquier persona que haya trabajado en comercio le es más rentable iniciar su pequeña empresa de logística que trabajar como empleado, por lo que deciden prestar estos servicios soportándose en el poco conocimiento adquirido, se puede inferir que va llegar el momento en el que el mercado estará inundado de pequeñas empresas ineficientes y carentes de conocimiento para brindar esta clase de servicios generando un caos logístico si no hay un ente que regule la prestación de este servicio así como se realiza a los agentes de carga, agentes de aduana y transportadoras.

Cuando una empresa decide tercerizar su operación logística, es porque ve en esta opción una oportunidad de competitividad en los mercados, disminución de costos y aprovechamiento de los recursos disponibles que es lo que realmente busca el cliente final para hacer más eficiente su proceso logístico, por esta y más razones descritas en el documento es que el concepto de operador logísticos es fundamental en un mercado que tenga su fronteras abiertas, el valor agregado es el gran beneficio que ofrece a los clientes finales.

En Colombia los entes que se enfocan en el desarrollo y capacitación de los operadores logísticos son la FEDERACIÓN COLOMBIANA DE AGENTES LOGÍSTICOS EN COMERCIO INTERNACIONAL- FITAC y LEGISCOMEX, revisando el tema a profundidad no hay un ente regulador de los operadores logísticos y por consiguiente es muy difícil controlar este sistema y lograr estandarizar la forma de operar en busca de un fin común la satisfacción y beneficio de los clientes, que utiliza un operador logístico para garantizar una cadena de suministro excelente y si no hay experiencia y conocimiento es difícil garantizar un resultado exitoso final.

De acuerdo a lo investigado se puede evidenciar que los operadores logísticos son fuente de competitividad para un país, ya que el conocimiento de cada uno de ellos brinda apoyo a los importadores y exportadores para garantizar llegar a otros mercados y beneficiarse de los mismo, se considera pertinente que el Estado evalúe el tema de crear un ente reguladores de todos los operadores donde cada

uno de ellos deba cumplir con cierta reglamentación como lo hacen con los Agente de Carga, Aduana y Transportes.

Colombia no logra competir con indicadores de eficiencia logística con países como Chile, Argentina, Ecuador por las demoras y fallas en los tramites de comercio exterior que se ven afectados por la carencia tecnológica, demoras en la DIAN para inspección de mercancías, colapsos en los puertos por congestión de ingresos y salidas de mercancía, deficiencia en la infraestructura aeroportuaria para agilizar las consolidaciones y desconsolidaciones, personal no capacitado, esto lleva a encarecer las operaciones frente a otros países, mayores tiempos muertos y costos innecesarios traduciendo a una ineficiencia logística.

## **BIBLIOGRAFIA**

Aguilar, J.A. (2001). Subcontratación de servicios logísticos. Barcelona.

Chopra, M. (2008). Administración de la cadena de suministro. México.

Consejo Nacional de Política Económica y Social República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación, (2008). Política Nacional Logística. Bogotá.

Consejo privado de competitividad, (2013). Informe Nacional de Competitividad. Bogotá.

Gallardo, H. (2005). Operadores Logísticos, Tendencias y Perspectivas. Chile.

García. E, J., y Prieto, M. (2008). La subcontratación de servicios logísticos. International Warehouse Logistics Asociation. (Traducción propia).

Gonzalez, J. y Serebrisky, T. (2007). Latin America: Addressing High Logistics Costs and Poor Infrastructure for Merchandise Transportation and Trade Facilitation". The World Bank.

Jiménez y Hernández. (2002). Marco conceptual de la cadena de suministro: Un nuevo enfoque logístico. Secretaria De Comunicaciones Y Transportes Instituto Mexicano Del Transporte. México.

Martínez, D. (2010). El sector de la logística en China. Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Shanghai. España.

Orjuela, J. A., Castro, O. y Suspes, E. (2005). Operadores y plataformas logísticas.

Penn, J. L., Albright, D., Wilcox, S., Hadhazy, M., Zieciak, M., Deming, Z., Heussen, M., Futterlieb, I., Collins, N., Stroeken, M., Hehenkamp, P., Clear, P. y Cullen, N. (2014). 2014 Third-Party Logistics Study.

Pineda, S. (2014). Apertura Económica y Equidad. Los Retos de Colombia en la década de los años noventa. Bogotá.

Resa, S. (2004). La hora de la verdad para los operadores logísticos. En: Revista Distribución y Consumo, España, marzo-abril.

Rodrigue, J. (2012). The Benefits of Logistics Investments: Opportunities for Latin America and the Caribbean. Inter-American Development Bank.